مجلة الحكمة للدراسات التاريخية
المجلد2، العدد3، (جانفي2014)
ISSN : 2353-0472
EISSN : 2600-6405

طرق التجارة الفينيقية

✍ أ. عامر خير

أستاذ مساعد بجامعة المسيلة

Résumé :

Le commerce représentait une importante activité pour les phéniciens, il leur ouvrit de nouveaux horizons et permit de promouvoir l'économie et la diffusion du savoir et la science. Aussi l'attachement des phéniciens au transport et l'importance qu'ils lui accordaient leur avaient permis de bénéficier d'excellentes relations avec leur entourage et avec le monde entier. Leur habileté leur aida même a développer et a découvrir de nouvelles voies pour exercer leur commerce, en plus a naviguer à travers toute la méditerranée a découvrir la mer des ténèbres ainsi leur traversée de la mer rouge leur permit d'établir la carte de navigation sur l'océan indien et contourner l'Afrique tout en s'enrichissant. Aussi leur maîtrise des voies terrestres leur a permis de se frayer des chemins pour faire épanouir leur commerce sur le plus long chemin du sud de la Péninsule Arabique, l'Egypte, le Soudan, jusqu'au sud du HABACHA et entre l'Arménie et la petite Asie au nord comme ils ont pu établir le contacte avec les habitants du nord de l'Iraq et les régions environnantes via la route du nord syrien et les itinéraires traversant les montagnes, et toutes ces routes ont permis aux phéniciens de découvrir et de maitriser l'artisanat ainsi que l'agriculture et faire de l'esclavage un commerce, ainsi ils ont participé a enrichir l'échange culturel et commercial et civilisationnel .

مقدمة:

لقد كان للظروف الطبيعية والاقتصادية بفينيقيا دورا هاما في توجيه الفينيقيين إلى ممارسة التجارة الخارجية، وجعل هذه الحرفة أكثر رواجا وحيوية مقارنة بما كانت عليه عند

ISSN : 2353-0472
EISSN : 2600-6405

الشعوب الأخرى وقتئذ، وفي إطار العالم القديم، ولتتبع مسار الحركة التجارية التي قادها الفينيقيون وجب علينا الإشارة إلى الطرق الرئيسية التي سلكوها عبر البحر وعلى البر.

I- الطرق البحرية:

بدأ الفينيقيون في الملاحة قرب السواحل لبيع أسماكهم ومنتجاتهم المتنوعة[1]، ثم قاموا برحلات بحرية قصيرة لصيد الأسماك أو البحث عن الزجاج أو الصلصال، وما أن زاد هذا النشاط بعد القرن الثالث عشر قبل الميلاد، تعرضوا لضغط الآراميين عليهم من الشمال، وأحاط بهم الإسرائيليون والفلسطينيون من الجنوب، فلم يجدوا مفرا إلا من جهة البحر[2] الذي بدأوا يجوبونه ويكتشفون الطرق البحرية بين الشرق والغرب، والتي ظلوا يحتكرون استعمالها مدة طويلة، فتحولوا بذلك من تجار محليين إلى أمراء التجارة العالمية[3]، وارتبط بعدها اسمهم بهذه الحرفة التي كانت أو كادت تصبح النشاط الاقتصادي الرئيسي لهم، وبخاصة أهل "صور" و"صيدا" الذين صاروا وسطاء عالميين للتجارة، نتيجة انتشارهم في العالم القديم شرقا وغربا وغزوهم للأسواق الأوربية بسلع الشرق ومنتجاتهم وبناءا على ذلك كانت كثيرا ما تستعمل كلمة "فينيقي" كمرادف للفظ "تاجر".[4]

كان الفينيقيون يبحرون بناء على خطط مرسومة، ولم يكن سيرهم في البحر بغير هدى، والذي ساعدهم في ذلك كثيرا اكتشاف أهمية النجم القطبي، كما أنهم لم يكونوا قراصنة كما صورتهم الأساطير الإغريقية[5]، ولا أولئك الجوالين الذين تصورهم لنا بعض المرويات[6]، والحقيقة أن التجارة مع الفينيقيين أصبحت عملا معقدا بعد أن تجلت فيه العبقرية والعلم، وأصبحت فينيقيا إمبراطورية تجارية ونقطة دائرة للمعمورة وقتئذ فعظمت ثروتهم واتسع جاههم.[7]

وبخصوص الطرق البحرية التي سلكها الفينيقيون قديما فهي تتوزع على بحرين داخليين هما البحر المتوسط والبحر الأحمر.

1- طرق لبحر الأبيض المتوسط:

نشأت الملاحة في البحر الأبيض المتوسط أول الأمر في جزر بحر إيجا، وكانت قاصرة على الانتقال من جزية إلى أخرى، وساعد على القيام بهذه المهنة حركة التيارات البحرية التي

كانت تدفع السفن من جزيرة كريت شرقا إلى سواحل الأناضول الغربية، ثم شمالا إلى بحر مرمرة ثم جنوبا لتصل إلى الجزر المحاذية لشبه جزيرة اليونان، وفي منتصف الألف الثانية قبل الميلاد اتسع مجال الملاحة نتيجة تأثير الرياح الشمالية التي تدفع السفن من الشمال إلى الجنوب، وتأثير حركة التيارات البحرية الساحلية التي تدفعها من مصر باتجاه الساحل الفينيقي نحو الشمال،وخلال هذه الفترة ازدادت العلاقات التجارية بين مصر وجبيل، وكان النقل البحري يتم في سفن كريتية.[8]

وفي نفس السياق يذكر "سباتينو" (Sabatinio.M) أن الانطلاقة إلى ميدان التجارة البحرية كان البداية التي ساهمت في اتصال الفينيقيين بدول العالم والحضارات والأمم الناشئة، والجدير بالذكر أن أعمالهم التجارية في القرنين الأخيرين من الألفية الثانية قبل الميلاد، كانت تتم مع شعوب الحوض الشرقي للبحر المتوسط مثل مصر والساحل الجنوبي للأناضول وقبرص.[9]

كان البحر المتوسط أكبر مدرسة وأقدمها لتعلم الملاحة في العالم، فقد اجتمعت فيه عدة ظروف طبيعية[*]، لتجعل منه وسطا صالحا للملاحة البدائية لا سيما في الجزء الشرقي منه، حيث مثّل فضاء واسعا للنشاط التجاري الذي مارسه سكان المدن المطلة عليه.[10]

ونظرا لوقوع البحر المتوسط ضمن المنطقة المعتدلة، كانت فترة الملاحة البحرية فيه محددة وفقا للظروف المناخية السائدة به، حيث كانت تدوم ستة أشهر خلال فصلي الربيع والصيف، نظرا لاعتدال الجو وصفائه، وقلة هبوب الرياح التي عادة ما تكون عبارة عن نسيم، أما في فصلي الخريف والشتاء يتقلص نشاط الملاحة بسبب اضطراب البحر الناتج عن تغير الأحوال الجوية.[11]

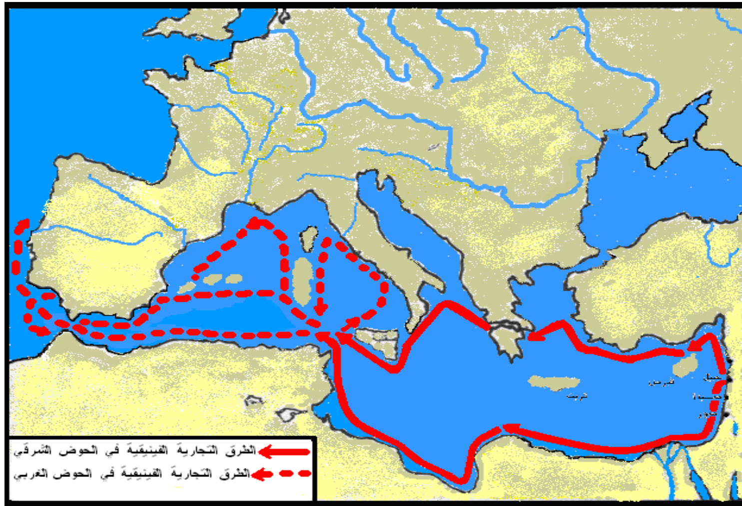
كانت أقدم طرق الفينيقيين في البحر المتوسط (أنظر الخريطة رقم 01) تصل مدينة "جبيل" الفينيقية بمختلف الموانئ التي تقع جنوبها وصولا إلى مصر، ثم أصبحت الطرق الرئيسية تنطلق من صيدا وصور إلى مصر جنوبا، أو تتجه شمالا إلى قبرص[12]، وغربا إلى كيليكيا حتى جبال طوروس ثم إلى جنوبي رودس وكريت ثم تتجه الى جزيرة صقلية ومالطة وكورسيكا ومنها إلى مستعمراتهم في إسبانيا وشمال إفريقيا[13]، وقد ورد عن سترابون قوله:«إن خبرة الفينيقيين البحرية معترف بها قديما، حيث تاجروا إلى ما بعد أعمدة هرقل وأسسوا مدنا تتوسط طريق السواحل الليبية..».[14]

ISSN : 2353-0472
EISSN : 2600-6405

ويحدد الباحث محمد السيد غلاب بداية مسار هذا الطريق انطلاقا من مصر بدعوة أن القمح المصري كان السلعة الهامة التي تقوم السفن الفينيقية بنقلها إلى جزيرة رودس وجزر بحر إيجة، أما العودة من هذه الجزر فكان طريقها باتجاه الجنوب نحو برقة ثم السير شرقا إلى سواحل مصر الشمالية.

كما يتفرع من جزيرة رودس طريق ملاحي يربط جزر بحر إيجة بطروادة حيث تنقل التجارة عبر الدردنيل والبوسفور إلى المستعمرات الإغريقية في حوض البحر الأسود، ورغم صعوبة هذا الطريق إلا أنه كان يعود بكثير من السلع الهامة التي يشتغل الفينيقيون بالتاجرة فيها، هذا إلى جانب طريق آخر سلكه الفينيقيون وكان يربط بين موانئ اليونان الغربية، وجزر بحر إيجة الغربية، ومنه تتفرع طرق ثانوية إلى سواحل الأناضول الغربية.(15)

وقد ذكر بلين الكبير: «أن الفينيقيين تمكنوا من توسيع نشاطهم التجاري باتجاه الغرب حتى وصلوا إلى مالطا(*2)، كونها تتوفر على موانئ مناسبة للملاحة وأيضا لموقعها الهام وسط البحر».(16)



الخريطة رقم (01): الطرق التجارية الفينيقية

في حوض البحر المتوسط بتصرف

Moskati , <u>les phénicien</u>, édition, bilbord , Paris, 1989,p45.
Sabatino

وقد انتقل الفينيقيون إلى الحوض الغربي من البحر المتوسط عبر طريقين.

الطريق الأول: ربط فينيقيا بجنوب فرنسا مرورا بجزر البحر المتوسط فاليونان ثم إيطاليا.

الطريق الثاني: ويمر بالضفة الجنوبية للبحر المتوسط عبر شمال إفريقيا فأعمدة هرقل وصولا إلى غرب شبه جزية أيبيريا وجزر المحيط الأطلسي.

ولم يتوقف الفينيقيون عند الساحل الأوربي بل وصلوا إلى إنجلترا التي جلبوا القصدير منها، وقوافلهم جابت فرنسا وجرمانيا حتى بحر البلطيق[17]، وفي ذلك أورد "تيودور الصقلي" (Diodore.s): « نجح الفينيقيون في مشاريعهم وجمعوا ثروات طائلة فعقدوا العزم على عبور البحر الذي يمتد فيما وراء أعمدة "هيرقليس" ويسمى "أوقيانوس" وبادروا بتأسيس مدينة قرب ممر العمودين وسموها "جديرة».[18]

ويتضح أن الفينيقيين وصلوا إلى الحوض الغربي للبحر المتوسط في وقت مبكر من الزمن، ويرجع الجغرافيون والكتاب الإغريق والرومان رحلاتهم البحرية إلى القرن الثاني عشر قبل الميلاد، حيث اكتشف الفينيقيون مضيق جبل طارق وأسسوا "قادس" (gades) بإسبانيا سنة ألف ومائة وإحدى عشر قبل الميلاد، وربما في نفس السنة أو قبلها بقليل أسسوا ليكسوس (lixus) بالمغرب الأقصى، وقبلها أوتيكا (Utique) بتونس سنة ألف ومائة وواحد قبل الميلاد.[19]

إن الطرق التي استخدمها البحارة الفينيقيون للمتاجرة في الحوض الغربي للبحر المتوسط انحصرت في طريقين:

أحدهما شمال البحر المتوسط (أنظر الخريطة رقم 02) والتي كانت عبارة عن محطات تجارية ومنها توصلوا إلى اليونان، ثم إلى صقلية وسردينيا وكورسيكا وصولا إلى شواطئ إيطاليا وفرنسا.

أما الطريق الثاني فكان من ناحية إفريقيا جنوب البحر المتوسط (انظر الخريطة03 حيث يعبر مضيق جبل طارق ليتجه إلى غربي شبه جزيرة ايبيريا.[20]

ISSN : 2353-0472
EISSN : 2600-6405

ويبدو أن أكثر الطريقين استخداما من طرف الفينيقيين هو الطريق الممتد على سواحل المغرب القديم، أي الطريق الجنوبي لأنه كان أكثر أمنا وسلاما من الطريق الرابط بين سواحل الأناضول شرقا وأوربا غربا، وذلك لتفادي الاصطدام بالإغريق الذين فرضوا البحر المتوسط كانت عنيفة حسب ما ذكره محمد أبو المحاسن عصفور بأن "أوديسيوسا" تم اختطافه أثناء تنقلاته في البحر من طرف أحد التجار الفينيقيين، وبعض قضائه في فينقيا مدة سنة تم نقله في مركب تجارية شطر ليبيا، ويضيف أن هذه المنافسة حسب نقله عن هيرودوت كانت السبب الحقيقي لقيام الحروب الفارسية في مطلع القرن الخامس قبل الميلاد، وينقل لنا أيضا عن هيرودوت أن الفينيقيين كانوا ينظمون رحلات تجارية كبيرة، ويأتون بسفنهم إلى المدن اليونانية وبعد أن يفرغوا من بيع ما لديهم من بضائع يقومون بخطف بعض النساء الإغريقيات ويفرون بهن(21)، ونفهم من ذلك أن اختيار الفينيقيين للطريق الجنوبي المحاذية لسواحل شمال إفريقيا أثناء متاجرتهم في غربي المتوسط كان لظروف أمنية بحتة.

2- طريق البحر الأحمر:

اشتهرت منطقة جنوب غرب آسيا المحصورة بين النيل وبلاد الرافدين بأنها منطقة التقاء الحضارات القديمة التي ظهرت في هذا الجزء من العالم، وقد تأثر سكان هذه المنطقة بموقعهم فأفادوا كثيرا من النقل التجاري بين المدن الكبرى (مصر، بلاد الرافدين، اليونان) وما يتصل بها من جيران(22)، وكان النقل البحري من أنسب الطرق وأكثرها استعمالا من الساحل الفينيقي إلى أجزاء وإفريقيا، لذلك كانت مزايا الموانئ الفينيقية أعظم في نظر الكثير من التجار والرحالة من أن يتخلوا عنها ويجازفوا بمواجهة الأخطار التي تعترض طرقهم البرية.(23)

لم يقتصر الفينيقيون في علاقاتهم التجارية مع الشعوب القاطنة على ضفاف البحر الأبيض المتوسط في إفريقيا وأوربا، أو على جيرانهم في آسيا، وإنما اتجهوا إلى مناطق أخرى في الجنوب عن طريق البحر الأحمر(24)، حيث نوهت الكثير من النصوص القديمة بالرحلات الفينيقية ذات الطابع الاقتصادي، ومن أبرزها وثيقة وجدت في لوحة جدارية مصرية يعود تاريخها إلى الربع الأول من القرن الخامس عشر قبل الميلاد (1475ق.م)، وتظهر

علها سفينة يقودها بحارة ساميون، وكذلك ورقة البردي التي يعود تاريخها إلى حوالي ألف ومائتين قبل الميلاد (1200ق.م) والتي جاء فيها«أن الفينيقيين سيطروا على النشاط التجاري البحري ببلاد المشرق»[25]، وأسسوا محطة تجارية عرفت لدى المصريين القدامى بمعسكر الصوريين، نسبة إلى مدينة صور الفينيقية، وكانت أهم رحلة بحرية فينيقية في تلك المرحلة المبكرة هي التي قاموا بها في مطلع الألفية الأولى قبل الميلاد على متن سفن الملك سليمان[*3] وعهد الملك "حيرام" ملك صور من فينيقيا إلى أوفير(Ophir)، وورد في التوراة بخصوص هذه الرحلة «وبنى الملك سليمان أسطولا في عصيون جابر التي بجانب أيلة، عند شاطئ بحر القصر في أرض آدوم، فأرسل حيرام رجله في السفن مع رجال سليمان وهم قوم ملاحون عارفين بالبحر فأتوا أوفير وأخذوا من هناك أربعمائة وعشرين قنطارا من الذهب وأتوا بها إلى الملك سليمان».[26]

وقد حاول المؤرخون منذ القدم أن يتعرفوا على البلاد التي كان الفينيقيون يحضرون منها هذه الكميات الوفيرة من الذهب، لكنهم لم يتوصلوا إلى اتفاق قاطع لتحديد موقع أوفير رغم أن أغلبهم يميلون إلى وجودها أنه كان في الحوض الجنوبي للبحر الأحمر، ويبقى ذلك أمرا يكتنفه الغموض إلى الآن.[27]

كما أوردت التوراة في هذا الصدد «فكانت سفن ترشيش تأتي مرة كل ثلاث سنين حاملة ذهبا وفضة وعاجزا وقردة وطواويس»[28]، فكان إبحار الفينيقيين من ميناء إيلات قرب العقبة يدل على أن السفن الفينيقية كانت تسير باتجاه المحيط الهندي وتتجه إلى مصر، وهذا ما يدعوا لاعتقادي أنهم كانوا يستخرجون الذهب من المناجم في بلاد "أوفير"التي تقع في الهند وأنها هي مدينة "سوفار" (Sovar) قرب مدينة بومباي (Bombay).[29]

ونرى أن الرحلة إلى الهند والرجوع منها لم تكن ممكنة زمنيا في القرن العاشر قبل الميلاد خلال مدة ثلاث سنوات فقط، إضافة إلى الوقت اللازم للتنقيب عن الذهب واستخراجه أو حتى لاستبداله بالبضائع أي أن العملية تتطلب وقتا أطول مما ذكر.

وإذا عدنا إلى الكتابات الأدبية بحثا عن رحلات الفينيقيين التجارية عن طريق البحر الأحمر نقف عند ما أوده هيرودوت:«يقال أنهم بعد وصولهم من البحر الإيريتيري إلى هذه السواحل واستقرارهم بالأرض المحيطة بها، قاموا برحلات طويلة حاملين سلعا مصرية وآسيوية إلى مختلف الأصقاع».[30]

ISSN : 2353-0472
EISSN : 2600-6405

إضافة إلى ما نقله الباحثين عن هيرودوت في وصفه لرحلات الفينيقيين على أن الجماعة منهم قد أبحروا إلى البحر الأحمر أيام فرعون مصر "نيخاوالثاني[*4] (609-593ق.م) للطواف حول إفريقيا، وقد قاموا بهذا العمل في ثلاث سنوات، وكانوا يتوقفون في كل عام بين موسم البذر والحصاد ليمونوا أنفسهم قبل الاستمرار في رحلتهم.[31]

وقبل الخوض في تفاصيل هذه الرحلة التي خصصنا لها جانبا في نهاية الفصل يبدو أن الملاحين الفينيقيين قد نجحوا في دورتهم الملاحية حول إفريقيا بدليل ما ذكروه من أنهم كانوا يسيرون على مقربة من الشاطئ، وكانت الشمس تشرق عن يسارهم ولكنهم وصلوا إلى نقطة ما (رأس الرجاء الصالح) فإذا بهم يرون الشمس تشرق عن يمينهم، ذلك أنهم صاروا يسيرون نحو الشمال عكس اتجاه سيرهم من نقطة انطلاقهم إلى جنوب إفريقيا في رحلة مرحلتهم الأولى، ويكاد يكون من المؤكد أن القيام برحلة مثل هذه لا بد أن مهدت لها معارف وإرهاصات سابقة.[32]

والملاحظة التي نسجلها بشأن الطرق البحرية أن المدن الفينيقية حافظت على موقعها الاحتكاري في التجارة البحرية لفترة طويلة، لكنها لم تنجح في ضم البحر الأحمر لإمبراطوريتها البحرية، فلو كان لفينيقيا طريق بحري خاص إلى جنوب جزيرة العرب لما اضطرت إلى نقل تجارتها بواسطة قوافل باهضة الكلفة تسير بمحاذاة ساحل البحر الأحمر.[33]



ISSN : 2353-0472
EISSN : 2600-6405

الخريطة رقم (02): الطريق الشمالي للتجارة الفينيقية

في حوض البحر المتوسط

Moskati , op-cit ,p45. Sabatino



الخريطة رقم (03): الطرق الجنوبي للتجارة الفينيقية

في حوض البحر المتوسط

Moskati, op-cit , p45. Sabatino

3-طريق نهر الفرات:

استخدم نهر الفرات منذ فجر التاريخ كطريق تجاري بين شمال سوريا والخليج العربي، خاصة في نقل خشب الأرز والسنديان التي كانت تقطع من جبال لبنان الغربية وكانت الملاحة فيه مرتبطة بارتفاع منسوب مياهه خلال فصلي الشتاء والربيع، حيث تكثر الأمطار وذوبان الثلوج، وتتعذر في الفصلين الآخرين، وكان التجار الفينيقيون يسلكون الطرق البرية وصولا إلى موانئ الفرات الأعلى لبيع منتجاتهم، غير أنهم لم يستخدموا الفرات في استيراد البضائع، وذلك لاقتصار الملاحة على اتجاه واحد نتيجة شدة تياره الهابط من الشمال.[34]

ISSN : 2353-0472
EISSN : 2600-6405

II-الطرق البرية:

لقد أملت الظروف الطبيعية والسياسية على الفينيقيين أن يوطدوا علاقاتهم مع الشعوب المجاورة لهم في الشرق الأدنى وعلى سواحل البحر المتوسط بالعمل التجاري، وقد برزت فينيقيا بجلاء في هذا الميدان خلال الألف الثانية قبل الميلاد، بفعل تجارها الذين رسموا لمدنها وجها جديدا من الانفتاح دام قرون عديدة.[35]

بدأت التجارة في فينيقيا داخل المدن كحرفة إلزامية لسد احتياجات سكانها، وسرعان ما تعدت نطاق المدينة للجهات المجاورة، وقد سجلنا في هذا الغرض سابقا العوامل والدوافع المحركة للفينيقيين على الاهتمام بهذا النشاط، كما عرفنا الطرق البحرية التي كانت مسارا لحركة التجارة حتى صارت مهنة عالمية، فما هي الطرق البرية التي عرفها الفينيقيون واتخذوها مسالكا لتجارتهم الخارجية ؟

من المعروف أن الفينيقيين احتكروا الملاحة في البحر المتوسط، ووفروا لسكان الساحل الفينيقي المواد التجارية الثمينة والمستوردة من مختلف جهات العالم، سواء بواسطة السفن في البحار أو عن طريق القوافل التي كانت تجوب الطرق البرية[36] التي كانت عبارة عن ممرات ضيقة بسبب الموانع الطبيعية المتمثلة في الظاهرات التضاريسية الواقعة شرق فينيقيا، أي الجبال الممتدة بشكل متوازي من الشمال إلى الجنوب، والتي غالبا ما جعلت العبور من المدن الساحلية نحو دواخل سوريا وما يتصل بها من الجهات الأخرى أمرا صعبا، غير أن الكتل الجبلية التي تشرف على الساحل ليست متصلة بعضها بالبعض الآخر، بل تتخللها فتحات طبيعية تسمح بربط الساحل بظهيره في الداخل وهذه الفتحات هي:

1) فتحة مصب نهر العاصي بين جبال أمانوس في الشمال وجبال الناصرية في الجنوب.
2) فتحة طرابلس -حمص بين جبال الناصرية في الشمال وجبال لبنان الغربية في الجنوب.
3) فتحة سهل أزدرايلون بين جبال الجليل في الشمال وهضبة سامرة في الجنوب.[37]

والملاحظ هنا أن هذه المعابر جعلت اتصالات الفينيقيين أول الأمر في حيز ضيق، لا يتعدى الطرق المؤدية من الساحل الفينيقي إلى المناطق الداخلية وما يتصل بها من طرق آسيا الصغرى وبادية الشام.[38]

اعتمد الفينيقيون على وسائط نقل أجنبية بالدرجة الأولى في تجارتهم مع الأجزاء الداخلية من الشرق الأدنى، حيث استأجروا قوافل، ولم تكن لهم هيمنة على طرق المواصلات التي كانت خاضعة لشركائهم التجاريين، فكانوا يتركون أعمال ومخاطر النقل لزبنائهم[39]، ولكنهم أقاموا حيث تؤدي طرقات هذه القوافل، وحرصوا على حسن علاقتهم مع جيرانهم.[40]

كانت التجارة البرية تتجه نحو وادي النيل في الجنوب، وإلى عاصمة الحيثيين (حاتوشا) في الشمال، والبعض الآخر كان يتجه نحو نهر الفرات إلى بلاد الرافدين[41]، وقد سلك الفينيقيون في تجارتهم مع الشعوب المجاورة لهم محاور تجارية هامة هي:

1-الطريق الشمالي الجنوبي الكبير:

يربط هذا الطريق مدن الساحل الفينيقي في الشمال باليمن وحضرموت وعمان في جنوب شبه الجزيرة العربية (أنظر الخريطة رقم 04)، حيث نقل الفينيقيون إلى تلك المناطق الصناعات المحلية والمستوردة، ثم تنقل منها صناعاتها، أي أنها كانت تتلقى من موانئ عدن بضائع الهنود وتتلقى من أطراف اليمن بضائع الحبشة، علما أن قوافل حضرموت أو عمان كانت تمر على ميناء جرة على الخليج العربي، حيث ترسوا هناك السفن الآتية من الهند فتنقل تجارتها إلى السواحل الشرقية للمتوسط، بينما قوافل اليمن كانت تتجاوز مكة ويثرب.[42]

يبدأ هذا الطريق من فينيقيا ويسير بمحاذاة الساحل نحو غزة جنوبا، ثم إلى خليج العقبة (أيلة) وبمحاذاة ساحل البحر الأحمر يتصل بمدين، ومنها إلى ديدان (العلاء حاليا)، ثم يتجه إلى مكة ومنها إلى سبأ وحضرموت وقتبان باليمن جنوبا.[43]

ولما كانت غزة همزة وسط طبيعية بين خليج العقبة والبحر الأبيض المتوسط، جلبت إليها التجار الفينيقيون واتخذوها مرفأ لقوافلهم المتجهة إلى مدينة العريش التي كانت إحدى مراكزهم التجارية في شرق البحر المتوسط، وأحد مراكز تجمع البدو في شمال سيناء، كما أنها أنها كانت منطقة التقاء بين مصر وسوريا، والمنتجع الأول للقوافل بين وادي النيل وغزة، لذلك سارت القوافل الفينيقية إلى مصر برا عبر هذه المدن.[44]

ISSN : 2353-0472
EISSN : 2600-6405

تكمن أهمية هذا الطريق أنه يربط المدن الفينيقية بعضها بالبعض الآخر، كما أنه يصلها بفلسطين وسيناء والجزيرة العربية، ومصر والسودان والحبشة، والمدن السورية وأرمينيا وآسيا الصغرى شمالا[45]، ومساره يبدأ من الإسكندرونة شمال فينيقيا، ويمر بمدنها وصولا إلى صيدا وصور، ويعبر عتبة الناقورة إلى مدينة عكا ثم حيفا، وبمحاذاة جبل الكرمل يصل مدينة مجدو ويستمر إلى الجنوب نحو غزة[46]، ومن غزة يترفع إلى طريقين كبيرين أحدهما باتجاه مصر عبر العريش، والآخر يتجه إلى جنوب الجزيرة العربية، هذا إلى جانب وجود عدة طرق متفرعة تربط مدن الساحل الفينيقي بمختلف جهات جنوب غرب آسيا، فاتصال فينيقيا باليمن لم يكن عبر الطريق الموازي لساحل البحر الأحمر المذكور سابقا فحسب، بل هناك طريق آخر يمر شرق الأردن ويتصل بالمدينة ومكة، ومنه إلى حضرموت جنوبا، وإلى العراق الجنوبي وساحل الخليج العربي فالمحيط الهندي.[47]



خريطة رقم (04): طرق التجارة القديمة

المصدر: شوقي أبو خليل، أطلس التاريخ العربي الإسلامي، ط2،

دار الفكر، دمشق، 2005.،ص28.

ISSN : 2353-0472
EISSN : 2600-6405

والملاحظ أن الطرق التي سارت عليها القوافل الفينيقية باتجاه اليمن لم تكن محتكرة من طرف الفينيقيين، وأن السيطرة عليها كانت للدول صاحبة النفوذ ومثال ذلك أن المعينيون والسبئيون في اليمن كانوا يقيمون الحراسات على طول طرق القوافل في الجزيرة العربية عبر الحجاز إلى بلاد الشام.[48]

كما قسم اليمنيون هذه الطرق إلى محطات برية كمواقف للجمال، وألزموا أصحاب القوافل على دفع ثمن الحصول على الماء والعلف للجمال، أو أجر النزل الخاص بالمبيت، أو رسوما مقابل السماح بالمرور أو الحماية.[49]

وقد اتصل الفينيقيون عبر طرق متفرعة من دمشق، أهمهما الطريق الذي يبدأ من مجدو باتجاه الشمال الشرقي إلى القنيطرة ومنها إلى دمشق، التي تتصل بالساحل عن طريق ممر سرغاية ووادي القرن الذي يقطع جبال لبنان الشرقية، ويقابل ممر ظهر البيدر حتى مدينة بيروت، ويستمر الطريق بعد مدينة دمشق نحو الشمال الشرقي إلى حمص، ثم يتبع وادي البقاع حتى حماة، ويتجه شمالا إلى مدينة حلب، كما يتفرع طريق آخر من دمشق نحو الشمال إلى مدينة بعلبك التي تتصل بطرابلس.[50]

ويبدوا أن هذا الطريق الرئيسي (الشمال الجنوبي) قد ربط التجار الفينيقيين بمحور ثاني مع الشرق أي بابل ونينوى، وكانت القوافل السورية تعمل على هذا المحور حيث تخرج من لبنان وبعلبك إلى حمص وحماة وحلب والرها ونصيبين، ثم إلى بلاد الآشوريين وهناك كان تجار فينيقيون يتلقون بضائع بلادهم فيبيعونها، ثم يرسلون بضائع آشور إلى فينيقيا، أما القوافل التي تخرج من بابل فكانت تمر بتدمر، ومنها إلى تبسك على الفرات كونها محطة للتجارة، حيث تأتيها بضائع بابل عن طريق نهر الفرات، وبضائع سوريا وفينيقيا وفلسطين بواسطة القوافل.[51]

2- طريق شمال سوريا:

كان الطريق الوحيد للتجارة بين شمال العراق والساحل الفينيقي، والأحرى بين الخليج العربي والبحر المتوسط، وكانت حلب منطقة التقاء الطرق البرية التي تصل آسيا الصغرى بالهلال الخصيب.

وهناك عدة طرق تتجه من دمشق نحو الشمال الشرقي إلى مدينة تدمر[*5]، التي كانت بدورها نقطة تفرع لطرق تنتهي إلى نهر الفرات، ويعتبر هذا الطريق نطاق مسار الحركة التجارية بين هضبة آسيا الصغرى والساحل الفينيقي وبلاد الرافدين، وتوجد عدة ممرات تصل هذا النطاق بالساحل الفينيقي.[52]

وأهم الطرق التجارية التي كانت تشق النطاق الشمالي هي الطريق الرابط بين المينا البيضاء (أوغاريت) وأنطاكيا مارا بين جبال أمانوس وجبال الناصرية، ومن أنطاكيا يتجه الطريق شرقا إلى حلب[53]، التي يبدوا أنها كانت على علاقة تجارية واسعة النطاق مع أوغاريت حسب ما قدمته وثائق قصر ماري (تل الحريري) والتي تعود إلى القرن الثامن عشر قبل الميلاد[54]، ومن حلب تتفرع عدة طرق نحو الفرات، منها ما يتصل بطرق آسيا الصغرى، وما يتجه إلى الشمال الشرقي نحو حران في أرض الجزيرة العربية[55]، ومهما تعددت الطرق في شمال سوريا نجدها قد تشعبت إلى طريقين: فالأول يسير باتجاه غربي إلى آسيا الصغرى، والآخر شرقا مارا بشمال العراق القديم وإيران إلى الطريق الكبير المؤدي إلى مصادر الحرير بالهند والصين ثم إلى الشرق الأقصى.[56]

3- طريق السفوح (الشمال):

قام الفينيقيون في زمن متقدم إلى تمتين صلاتهم التجارية مع الشعوب القاطنة في الهلال الخصيب، وآسيا الصغرى متبعين الطريق البري الأكثر ملاءمة لحركة القوافل، وذلك لوفرة الماء والكلأ، وهذا الطريق يربط الخليج العربي من ناحية الشرق بالبحر المتوسط غربا حيث يصل إقليم الجزيرة العربية الشرقي بإقليم شمال سوريا - الذي يعتبر نقطة تجمع لعدة طرق تجارية من جهات مختلفة- بمدن الجانب العراقي المتمثلة في بغداد والموصل وحران، ونظرا لدور مدينة حران العراقية خلال الألف الثانية في تأثير الآثار الثقافية لآشور على الحضارات الفينيقية والآرامية والعبرية، قام الفينيقيون بتعزيز علاقاتهم التجارية مع المدينة سالكين بذلك طريقا غنيا بمتاجره وفرصه الاقتصادية الكبيرة، وقد تم لهم

ذلك بواسطة تكوين الجاليات التجارية في المدن الواقعة على الطرق الأرضية من الجانب السوري، وبين الساحل الفينيقي وبلاد الرافدين.[57]

وطريق تجارة الفينيقيين في الشمال كان مجهولا، لولا أن يذكره العهد القديم بخصوص تجارة صور مع توبل وما شك وآل توجرمة[58] (أرمينيا)، ولا ريب بأن هذه البلاد يراد بها الأقاليم الشمالية المتاخمة للبحر الأسود وبحر قزوين.

الهوامش:

[1]- سامي ريحانا،، **شعوب الشرق الأدنى**، نوبلس، د .ت ، ص 221.

[2]- محمد بيومي مهران، **المدن الفينيقية-تاريخ لبنان القديم-**، دار النهضة العربية للطباعة والنشر، بيروت، 1994، ص270.

[3]- سامي ريحانا، المرجع السابق، ص 221.

[4]- محمد الخطيب، **الحضارة الفينيقية**، منشورات دار علاء الدين، ط2، سورية،2007، ص 154.

[5]- محمد بيومي مهران، المرجع السابق، ص 221.

[6]- فيليب حتي، **تاريخ لبنان وسوريا وفلسطين**، ترجمة جورج حداد، ج1، بيروت، 1958، ص 104.

[7]- سامي ريحانا، المرجع السابق، ص 221.

[8]- محمد السيد غلاب، **الساحل الفينيقي وظهيره في الجغر افيا والتاريخ**، ط2، دار العلم للملايين، بيروت، 1969، ص ص 449-450

[9]- Sabatinio.Moskati , **les phénicien**, édition, bilbord , paris, 1989,p 78.

[*]- من مميزات البحر المتوسط انخفاض المد البحري فيه، وظروفه المناخية ملائمة (اعتدال حرارته وصحوه الدائم) كما أن حوافه كثيرة الرؤوس والجزر التي تساعد الملاح على الانتقال بينها حتى يصل مبتغاه، ومياهه غنية بالأسماك ذات القيمة الغذائية الكبرى، كما تنظر به التيارات البحرية وله موانئ صالحة لرسوا السفن ... للمزيد أنظر، محمد السيد غلاب، المرجع السابق، ص ص 38-39.

[10] - نفسه، ص ص 38-39.

(11)- Sabatinio.Moskati , op-cit, p 74.

[12]- سامي ريحانا، المرجع السابق، ص 221.

[13]- فيليب حتى، المرجع السابق، ص ص 104-105.

[14]- Strabon , **Géographie , I** , 3 ,Traduction d'Amendée,Tardieu Hachette ,1894.

[15]- محمد السيد غلاب، المرجع السابق، ص 450-452.

[*2]- مالطا: تقع جغرافيا ضمن قارة إفريقيا لكنها سياسيا تقع ضمن قارة أوربا، تتكون من ثلاث جزر مأهولة بالسكان هي مالطا، غوزو، كومينو، والجزر غير المسكونة هي: كومينوتو، فلفلة، جزية القديس بولس، وهذه الجزر نشأت كبقايا للوصل الجغرافي الذي كان يوما ما يربط قارتي أوربا وإفريقيا، للمزيد أنظر: عبد المالك سلاطنية، **المستوطنات الفينيقية – البونية في الحوض الغربي للبحر المتوسط**، بحث مقدم لنيل دكتوراه العلوم في التاريخ القديم، جامعة منتوري، قسنطينة، 2008/2009م، ص 137.

[16]- Pline. L'ancien, **histoire naturelle, Panckoucke -Paris,1829**, XVI, 79.

[17]- سامي ريحانا، المرجع السابق، ص ص 223-224.

[18]- Diodore.de sicile, **Bibliothèque**, Historiaue, Edit Imprimerie royele, Paris,1834-1837,V,20.

[19]- خديجة منصوري، "الرحلات عبر البحر الأبيض المتوسط في العصور القديمة"،**مجلة دراسات إنسانية**، العدد2، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة الجزائر، 2002، ص 55.

[20]- أحمد إسماعيل علي، **تاريخ بلاد الشام- منذ ما قبل الميلاد حتى نهاية العصر الأموي**-، ط3، دار دمشق، سوريا، 1994، ص 42.

[21]- محمد أبو المحاسن عصفور، **المدن الفينيقية، دار النهضة العربية، بيروت، 1981**، ص ص 117-118.

[22]- نفسه، ص 116.

[23]- أحمد أمين سليم، **دراسات في تاريخ الشرق الأدنى القديم، مصر، والعراق، و إيران**، دار النهضة العربية، بيروت، 1989، ص 230.

[24]- محمد أبو المحاسن عصفور، المرجع السابق، ص 121.

[25]- خديجة منصوري، المرجع السابق، ص ص 161-162.

[*3]- سليمان: اسمه بالعبرية (شلومو) ملك إسرائيل (970-931ق.م) بن داود وبتشايع، بعد أن وصل إلى الحكم تخلص من أخيه البكر أدويا ومن يؤاب قائد جيش داود وخلع الكاهن الأكبر أبياثر، تزوج إبنة فرعون وتحالف مع حيرام ملك صور، كان يحتكر لنفسه تجارة بعض السلع، وقد أنشأ مصهر للنحاس في مرفأ عصيون جابر الواقع على خليج العقبة، وتعاطى تجارة الأخشاب مع لبنان بواسطة ملك صور واستعملها لبناء السفن، وأنشأن أسطولا في البحر الأحمر لجلب السلع من أوفير، كما أنشأ جيشا قويا زوده بالعربات وبنى الإصطبلات الكبيرة في نجدو، والمستودعات والهيكل الكبير في أورشليم، اشتهر بالحكمة واتهمه الأنبياء بعادة الأوثان لتسامحه على الصعيد الديني...، للمزيد أنظر: عبود س هنري، **معجم الحضارات السامية**،ط2، مطبعة جروس بيرس، لبنان، 1991، ص 487.

[26]- التوراة، سفر الملوك الأول، الإصحاح 9 الآية 26-28.

[27]- محمد السيد غلاب، المرجع السابق، ص 448.

[28]- التوراة، سفر ملوك الأول، الإصحاح10 الآية 21-22.

[29]- عرب معن، **صور حاضرة فينيقيا**، دار المشرق، بيروت، 1970، ص 136.

[30]- هيرودوت: **تاريخ هيرودوت**، ترجمة عبد الإله الملاح، مراجعة أحمد السـقاف وحمد بن صـراي، المجمع الثقافي، أبو ضبي،1.1،2001.

[*4]- نيخاو: ثاني ملوك الأسرة السادسة والعشرين، في عام 608 ق.م قاد حملة على سوريا وتمكن من السيطرة عليها بعد هزيمة ومقتل يوشع ملك يوذا، لكن سيطرته لم تدم طويلا على سوريا حيث هزم جيشه في قرقميش (على الفرات) على يد الملك البابلي بختنصر عام 605ق.م، فاضطر إلى الإنسحاب من سوريا، بدأ بإعادة حفر قناة الموصلة بين النيل والبحر الأحمر ولكن المشروع توقف بناء على نبوؤة من معبد بوتو، بعد أن مات 120 ألف مصري أثناء الحفر، أرسل أسطولا لاستكشاف ساحل إفريقيا بمساعدة الملاحين الفينيقيين، للمزيد أنظر:عبودي .س هنري، المرجع السابق، ص 824.

[31]- زايد عبد الحميد، **الشرق الخالد، مقدمة في تاريخ وحضارة الشرق الأدنى**،دار النهضة العربية،مصر، د.ت، ص 323 ؛ أنظر أيضا: محمد أبو المحاسن عصفور، المرجع السابق، ص ص 122-123.

[32]- محمد الخطيب، المرجع السابق، ص 156.

[33]- كارلهاينز برنهردت، **لبنان القديم**، ترجمة ميشيل كيلو، مراجعة زياد منى، قدمس للنشر والتوزيع، سوريا، 1999، ص132.

[34]- محمد السيد غلاب، المرجع السابق، ص 461.

[35]- سامي ريحانا، المرجع السابق، ص 212.

[36]- Vigouroux (f), **Dictionnaire, de la bible t5**, Lelouzley et Ane Editeurs, Paris,1912 , p 235.

[37]- محمد السيد غلاب، المرجع السابق، ص 453.

[38]- نفسه، ص ص 446-447.

[39]- كارلهاينز برنهردت، المرجع السابق،ص 122.

[40]- اندريه إميار- جانين أوبوايه، **تاريخ الحضارات العام-الشرق واليونان القديم**-المجلد الأول، ترجمة فريد م.داغر وفؤاد.ج، عويدات للنشر والطباعة، بيروت،2003، ص 258.

[41]- عبد الحكيم الذنون، **تاريخ الشام القديم**، ط1، دار الشام القديمة الطباعة والنشر والتوزيع، دمشق، 1999، ص143.

[42]- أحمد إسماعيل علي، المرجع السابق، ص 41.

[43]- بلقاسم رحماني، **تاريخ حضارة العرب- اليمن نموذجا-**، مطبعة بغيجة، قسنطينة، الجزائر، 2009، ص 91.

[44]- محمد السيد غلاب، المرجع السابق، ص 454.

[45]- حسن حلاق، **ملامح من تاريخ الحضارات -السياسية والاقتصادية والاجتماعية والعسكرية والدينية-**، الدار الجامعية، بيروت، 1991، ص 70.

[46]- محمد السيد غلاب، المرجع السابق،ص 455.

[47]- محمد عزة دروزة، **تاريخ الجنس العربي في مختلف الأدوار والأطوار**، ج3، المطبعة العصرية للطباعة والنشر، لبنان، 1959، ص 82.

[48]- إسماعيل حلمي محروس، **الشرق العربي القديم وحضارته**، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية، 1997، ص220.

[49]- بلقاسم رحماني، المرجع السابق،ص 91.

ISSN : 2353-0472
EISSN : 2600-6405

(50)- محمد السيد غلاب، المرجع السابق،ص 457.

(51)- يوسف الدبس، **تاريخ سوريا الدنيوي والديني**، مراجعة مارون رعد، ج1، دار نضير عبدو، لبنان، 1994، ص 310.

(*4)- تدمر: دعا السكان المحليون بلدتهم تدمر، وتعود هذه التسمية إلى عام 1800ق.م حيث سماها اليونان (Palmyta) أي مدينة النخيل، ويطابق الإسم العبراني (Tamar)، وتدمر مدينة نزول القوافل عند نقطة إلتقاء الطرق التي تعبر الصحراء من الشمال على الجنوب ومن الشرق إلى الغرب، وهي تقع في واحدة بين دمشق والفرات، على بعد 140كلم من حمص، أطلق عليها الرومان بلميرا وقد شكلت هذه الواحة منذ العصور القديمة محطة تجارية بين بلادالرافدين والبحر المتوسط...، للمزيد أنظر: فيليب حتي، المرجع السابق، ص 432-433؛ وانظر أيضا: عبودي. س.هنري، المرجع السابق، ص 268.

(52)- محمد السيد غلاب، المرجع السابق، ص ص 457-459.

(53)- نفسه، ص 459- 460.

(54)- عبد الحكيم الذنون المرجع السابق، ص 137.

(55)- محمد السيد غلاب، المرجع السابق، ص 460.

(56)- رمضان عبده علي، **الشرق الأدنى القديم وحضاراته - منذ فجر التاريخ حتى مجيء حملة الإسكندر الأكبر-**، ج2، ط1، دار نهضة الشرق للطبع والنشر والتوزيع، القاهرة، 2002، ص 106.

(57)- محمد السيد غلاب، المرجع السابق، ص 462-463.

(58)- التوراة، سفر حزقيال، الإصحاح 27 الآية 13-14.

قائمة المصادروالمراجع:

أولا- المصادر الدينية:

1- الكتاب المقدس.

ثانيا- المصادر المعربة:

1-هيرودوت: تاريخ هيرودوت، ترجمة عبد الإله الملاح، مراجعة أحمد السـقاف وحمد بن صـراي، المجمع الثقافي، أبو ضبي، 2001.

ثالثا-المصادر باللغة الأجنبية

1-Diodore.de Sicile, **Bibliothèque**, Historiaux, Edit Imprimerie royale, Paris,1834-1837.

2 - **Pline l'ancien Histoire Naturelle , XXll ,Panckoucke-Paris,1829.**

3 - Strabon, **Géographie,** I, Ed Amendée, Tardieu hachette, Paris, 1884.

رابعا: المراجع باللغة العربية

1- أبو المحاسن (عصفور محمد)، **المدن الفينيقية، دار النهضة العربية، بيروت، 1981.**

2- إسماعيل (علي أحمد):، تاريخ بلاد الشام- منذ ما قبل الميلاد حتى نهاية العصر الأموي-، ط3، دار دمشق، سوريا، 1994.

3- إميار (اندريه) - جانين أوبوايه، تاريخ الحضارات العام-الشرق واليونان القديم-المجلد الأول، ترجمة فريد م.داغر و فؤاد.ج، عويدات للنشر والطباعة، بيروت،2003.

4- برنهردت (كارل هاينز)، لبنان القديم، ترجمة ميشيل كيلو، مراجعة زياد منى، قدمس للنشر والتوزيع، سوريا،1999.

5- حتي (فليب)، تاريخ لبنان وسوريا وفلسطين، ترجمة جورج حداد، ج1، بيروت، 1958.

6- حلاق (حسان)، ملامح من تاريخ الحضارات- السياسي والاقتصادي والاجتماعي والعسكري والديني- ، الدار الجامعية، بيروت، 1991.

7- الخطيب (محمد)، الحضارة الفينيقية، منشورات دار علاء الدين، ط2، سورية، 2007.

8- الدبس (يوسف)، تاريخ سوريا الدنيوي والديني، مراجعة مارون رعد، ج1، دار نضير عبدو، لبنان، 1994.

9- دروزة (محمد عزة)، تاريخ الجنس العربي في مختلف الأدوار والأطوار، ج3، المطبعة العصرية للطباعة والنشر، لبنان، 1959.

10- الذنون (عبد الحكيم)، تاريخ الشام القديم، ط1ندار الشام القديمة الطباعة والنشر والتوزيع، دمشق، 1999.

11- رحماني (بلقاسم)، تاريخ حضارة العرب- اليمن نموذجا-، مطبعة بغيجة، قسنطينة، الجزائر، 2009.

12- ريحانا(سامي)، شعوب الشرق الأدنى، نوبلس، د .ت.

13- زايد (عبد الحميد)، الشرق الخالد، مقدمة في تاريخ وحضارة الشرق الأدنى،دار النهضة العربية، مصر، د.ت.

14- سليم (أحمد أمين)، دراسات في تاريخ الشرق الأدنى القديم، مصر ، والعراق، و إيران، دار النهضة العربية، بيروت، 1989.

15- عبده علي(رمضان)، الشرق الأدنى القديم وحضار اته - منذ فجر التاريخ حتى مجيء حملة الإسكندر الأكبر-، ج2، ط1، دار نهضة الشرق للطبع والنشر والتوزيع، القاهرة، 2002.

16- غلاب (محمد السيد)، الساحل الفينيقي وظهيره في الجغر افيا والتاريخ، ط2، دار العلم للملايين، بيروت،1969.

17- محروس (إسماعيل حلمي)، الشرق العربي القديم وحضارته، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية، 1997.

18- (معن) عرب، صور حاضرة فينيقيا، دار المشرق، بيروت، 1970.

19- مهران (محمد بيومي)، **المدن الفينيقية- تاريخ لبنان القديم-**، دار النهضة العربية للطباعة والنشر، بيروت، 1994، ص22.

20- هنري س (عبدوي)، **معجم الحضارات السامية**،ط2، مطبعة جروس بيرس، لبنان، 1991 .

خامسا- المراجع باللغة الأجنبية

21- Moskati.(Sabatinio), **les phénicien**, édition, bilbord , Paris, 1989.

سادسا- المقالات باللغة العربية

6- منصوري (خديجة)، "الرحلات عبر البحر الأبيض المتوسط في العصور القديمة"، **مجلة دراسات إنسانية،** العدد2، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة الجزائر، 2002.

سابعا- رسائل التخرج

ا-رسائل الدكتوراه:

1- سلاطنية (عبد المالك)، **المستوطنات الفينيقية – البونية في الحوض الغربي للبحر المتوسط**، بحث مقدم لنيل دكتوراه العلوم في التاريخ القديم، جامعة منتوري، قسنطينة، 2009/2008م.

ثامنا- القواميس

LE TOUZEY (F).VIGOUROUS,**Dictionnaire de la Bible ,t5**,Lelouzley et Ane Editeurs, Paris,1912